RAT DER EUROPÄISCHEN UNION

Brüssel, den 21. Oktober 2004 (22.10)
(OR. en)

13808/04

RC 13
MAR 182

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Patricia BUGNOT, Direktorin, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	15. Oktober 2004
Empfänger:	der Generalsekretär/Hohe Vertreter, Herr Javier SOLANA
Betr.:	Weißbuch zur Überprüfung der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 über die Anwendung der EG-Wettbewerbsregeln auf den Seeverkehr

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument - KOM(2004) 675 endg.

Anl.: KOM(2004) 675 endg.

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 13.10.2004
KOM(2004) 675 endgültig

WEISSBUCH

zur Überprüfung der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 über die Anwendung der EG-Wettbewerbsregeln auf den Seeverkehr

(von der Kommission vorgelegt)

{SEK(2004) 1254}

1. EINLEITUNG

1.1. Zweck des Weißbuchs

1. Mit dem vorliegenden Papier soll das weitere Vorgehen im Bereich Wettbewerb im Seeverkehr unterbreitet werden. Insbesondere soll geprüft werden, ob die derzeit geltenden Vorschriften der Verordnung 4056/86 beibehalten, geändert oder außer Kraft gesetzt werden sollen. Des Weiteren wird erörtert, ob es sinnvoll ist, die derzeitige Gruppenfreistellung von Linienkonferenzen, wie sie die Verordnung 4056/86 vorsieht, durch andere Gemeinschaftsinstrumente (z.B. eine neue Gruppenfreistellung oder eine Reihe von Leitlinien) zu ersetzen, in denen neue Formen der Zusammenarbeit zwischen Linienschifffahrtsbetreibern auf Routen aus der und in die EU (abgesehen von den bereits existierenden Formen wie Konsortien oder Allianzen) berücksichtigt sind.

1.2. Ratsverordnung 4056/86

2. Die Verordnung 4056/86 des Rates über die Anwendung der Artikel 81 und 82 des Vertrages auf den Seeverkehr (nachstehend „Verordnung 4056/86“)[1] erfüllte ursprünglich eine doppelte Funktion. Zum einen enthielt sie verfahrensrechtliche Bestimmungen, die der Kommission die praktischen Hilfsmittel für eine effektive Sachverhaltsfeststellung und Durchsetzung der EG-Wettbewerbsregeln im Seeverkehr an die Hand gaben. Zum anderen sah sie materiellrechtliche Vorschriften für den Bereich des Seeverkehrs vor. Die wichtigste materiellrechtliche Bestimmung ist die Freistellung von bestimmten Gruppen von Vereinbarungen, Beschlüssen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen zwischen Handelsschifffahrtsunternehmen vom Verbot des Artikels 81 Absatz 1 EG-Vertrag. Die erstgenannte Funktion der Verordnung 4056/86 wurde mit dem Inkrafttreten der Verordnung 1/2003 überflüssig, mit der die verfahrensrechtlichen Bestimmungen der Verordnung 4056/86 außer Kraft gesetzt und praktisch für alle Sektoren einschließlich des Seeverkehrs einheitliche wettbewerbsrechtliche Durchführungsbestimmungen eingeführt wurden (von einigen wenigen Ausnahmen abgesehen)[2]. Die materiellrechtlichen Bestimmungen der Verordnung 4065/86 sind jedoch unverändert gültig. Nach Abschaffung der verfahrensrechtlichen Sondervorschriften für die Handelsschifffahrt drängt sich daher in einem nächsten Schritt die logische Frage auf, ob in der gegenwärtigen Situation die Beibehaltung spezieller materiellrechtlicher Wettbewerbsregeln für den Handelsverkehr zur See noch ihre Berechtigung hat.

1.3. Überprüfung der Verordnung

3. Bei der Überprüfung muss eine Gesamtsicht der Dinge gewahrt bleiben. Auf dem Treffen des Europäischen Rates in Lissabon im März 2000[3] wurde die Kommission aufgefordert, *„die Liberalisierung in Bereichen wie Gas, Strom, Postdienste und Beförderung zu beschleunigen“*. Weiteren Anlass zu der Überprüfung gab ein im April 2002 veröffentlichter Bericht des OECD-Sekretariats, in dem empfohlen wird, über eine Abschaffung der kartellrechtlichen Freistellung von Preis- und Frachtratenabsprachen nachzudenken[4].

4. Im Mittelpunkt der Überprüfung steht die derzeitige Freistellung bestimmter wettbewerbsbeschränkender Praktiken von Linienkonferenzen, darunter vor allem die Festsetzung von Preisen und die Regulierung des Angebots. Darüber hinaus sollen noch einige andere Vorschriften der Verordnung 4056/86 unter die Lupe genommen werden, so die Vorschrift über die Nichtanwendbarkeit der

wettbewerbsrechtlichen Durchführungsbestimmungen auf bestimmte Handelsschifffahrtsdienste (Kabotage, d.h. der Seetransport innerhalb eines Landes, und Trampdienste, d.h. Dienste außerhalb des Linienverkehrs), die Vorschrift über technische Vereinbarungen und die Vorschrift zum Thema Rechtskollision.

5. In den achtzehn Jahren seit Annahme der Verordnung 4056/86 hat sich der Handelsschifffahrtsmarkt gewandelt. So hat vor allem die Bedeutung von Handelsschifffahrtsunternehmen, die Liniendienste außerhalb einer Linienkonferenz anbieten (unabhängige Betreiber), auf den meisten Routen in die und aus der EU zugenommen. Zudem gibt es inzwischen zahlreiche weitere funktionierende Formen der Zusammenarbeit zwischen Handelsschifffahrtsunternehmen (z.B. Konsortien und Allianzen), bei denen keine Preisfestsetzung stattfindet. Was jedoch noch mehr zählt, ist die deutliche Zunahme individueller geheimer vertraglicher Vereinbarungen zwischen Reedereien und Verladern (individuelle Dienstleistungsverträge). Hierdurch stellt sich die Frage, ob die generelle Freistellung der Praxis der Preisfestsetzung und Kapazitätsregulierung im Rahmen von Linienkonferenzen gemäß Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag immer noch berechtigt ist.

6. Mit den Mitgliedstaaten war vereinbart worden[5], dass die Überprüfung in drei Schritten erfolgen soll: 1) Sachstandsermittlung, 2) Erarbeitung eines Kommissionspapiers und 3) Unterbreitung eines Vorschlags für einen Rechtsakt. Ganz zu Anfang - im März 2003 - wurde ein Konsultationspapier veröffentlicht, das über das Internet unter der Anschrift http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/en.pdf abrufbar ist. Insgesamt gingen hierzu 36 Kommentare von Anbietern von regelmäßigen Transportdiensten zur See (Reedereien), Nutzern (Verladern und Spediteuren), den Mitgliedstaaten, Verbraucherverbänden u.a. ein. An der Auswertung der Antworten wirkten Wirtschaftwissenschaftler der Erasmus Universität Rotterdam mit. Die Antworten auf das Konsultationspapier und der Erasmus-Abschlussbericht sind auf der Website der Kommission veröffentlicht. Im Anschluss an eine öffentliche Anhörung, die im Dezember 2003 stattfand, gab die GD Wettbewerb ein Diskussionspapier heraus, in dem sie das Ergebnis des Anhörungsprozesses erläuterte und eine erste Analyse vornahm. Dieses Papier, das unter der Internet-Anschrift http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/ veröffentlicht wurde, diente als Grundlage für die Erörterung der anstehenden Fragen mit den Mitgliedstaaten im Mai 2004.

1.4. Diskussionspunkte

7. Die Überprüfung der Verordnung 4056/86 wirft im Wesentlichen folgende Fragen auf:

   (a) Ist angesichts der aktuellen Marktlage die generelle Freistellung der Praxis der Preisfestsetzung sowie der Angebots- und Marktregulierung im Rahmen von Linienkonferenzen gemäß Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag nach wie vor gerechtfertigt?

   (b) Wenn nicht, wären dann andere Gemeinschaftsinstrumente nötig (z.B. eine neue Gruppenfreistellung oder verschiedene Leitlinien), in denen neue Formen der Zusammenarbeit zwischen Handelsschifffahrtsunternehmen auf Routen aus der und in die EU (abgesehen den bereits existierenden Formen wie Konsortien oder Allianzen) berücksichtigt werden?

(c) Ist es immer noch berechtigt, dass Trampdienste und Kabotage vom Anwendungsbereich der Verordnung 1/2003 ausgenommen werden?

(d) Gibt es einen vernünftigen Grund, weshalb die Ausnahmeregelung für rein technische Vereinbarungen in der Verordnung 4056/86 beibehalten werden sollte?

(e) Gibt es einen vernünftigen Grund, weshalb die Kollisionsvorschrift in der Verordnung 4056/86 beibehalten werden sollte?

2. DIE GRUPPENFREISTELLUNG FÜR LINIENKONFERENZEN

8. Die Verordnung 4056/86 ermöglicht unter bestimmten Bedingungen und Voraussetzungen eine so genannte Gruppenfreistellung von Vereinbarungen, Beschlüssen oder aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen zwischen allen oder einzelnen Mitgliedern einer oder mehrerer Linienkonferenzen im Sinne von Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe b) der Verordnung 4056/86, in deren Rahmen die Verschiffungspreise und -bedingungen festgelegt und zudem eine oder mehrere der nachstehenden Formen der Zusammenarbeit praktiziert werden:

- Abstimmung von Fahrplänen oder Auslauf bzw.- Einlaufzeiten,
- Festsetzung der Fahrtfrequenzen,
- Abstimmung bzw. Aufteilung der Fahrten unter den Mitgliedern der Konferenz,
- Regulierung der von den einzelnen Mitgliedern angebotenen Transportkapazitäten,
- Aufteilung der Lademenge oder der Einnahmen unter den Mitgliedern.

9. Aus der Verordnung selbst, der Entscheidungspraxis der Kommission und der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs geht hervor, dass die Gruppenfreistellung in der Verordnung 4056/86 „*absoluten Ausnahmecharakter*“ hat[6], weil sie Preisabsprachen und die Regulierung von Kapazitäten, die normalerweise zu den „Kernbeschränkungen“ gehören[7], auf unbestimmte Zeit freistellt und keine Marktanteilsschwellen enthält. Tatsächlich ist die Verordnung nur aus der damaligen Situation heraus zu verstehen.

10. Die Linienkonferenzen haben versucht, die Gruppenfreistellung weit auszulegen. Ihrer Ansicht nach fielen zum Beispiel die Vereinbarungen über die Nichtnutzung von vorhandenen Kapazitäten[8] und die Festsetzung von Preisen für die Inlandsbeförderung[9] unter die Gruppenfreistellung. Weder die Kommission noch der Gerichtshof schlossen sich jedoch dieser Auffassung an, da die Gruppenfreistellung eine Ausnahmeregelung vom Verbot des Artikel 81 Absatz 1 EG-Vertrag darstellt und daher eng auszulegen ist[10]. Sonstige Zielsetzungen des EG-Vertrags können nur insoweit berücksichtigt werden, als sie unter einer der vier in Artikel 81 Absatz 3 genannten Bedingungen subsumiert werden können[11].

2.1. Bewertung

11. Die EU-Wettbewerbsregeln wurden ausgehend von der Prämisse konzipiert, dass der Wettbewerb für ein optimales Preis-Leistungsverhältnis aus der Sicht der Verbraucher sorgt. Die Grundregel im Vertrag lautet daher, dass der Wettbewerb nicht verfälscht werden darf und dass jede Ausnahme von der Regel begründet werden muss. Vereinbarungen, die den Wettbewerb im Sinne von Artikel 81 Absatz

1 EG-Vertrag einschränken (wie dies bei Preis- und Kapazitätsregulierungsvereinbarungen der Fall ist), können nur freigestellt werden, wenn sie alle vier Bedingungen des Artikels 81 Absatz 3 EG-Vertrag erfüllen, d.h.

1) die Vereinbarung muss einen Beitrag zur Verbesserung der Warenerzeugung oder -verteilung oder zur Förderung des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts leisten,

2) die Verbraucher müssen angemessen an dem entstehenden Gewinn beteiligt werden,

3) die Wettbewerbsbeschränkungen müssen für die Verwirklichung dieser Ziele unerlässlich sein und

4) die beteiligten Unternehmen dürfen keine Möglichkeit erhalten, für einen wesentlichen Teil der betreffenden Waren den Wettbewerb auszuschalten.

12. Die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen im Wege der Gruppenfreistellung beruht auf der Annahme, dass die wettbewerbsbeschränkenden Vereinbarungen jede der in Artikel 81 Absatz 3 des Vertrags genannten Bedingungen erfüllen.

13. Die Begründung für die Gruppenfreistellung von Linienkonferenzen findet sich in Erwägungsgrund 8 der Präambel der Verordnung 4056/86, wo grundsätzlich davon ausgegangen wird, dass die Konferenzen eine stabilisierende Rolle spielen, indem sie den Verladern zuverlässige Dienste garantieren, die durch weniger restriktive Maßnahmen nicht gewährleistet werden könnten. Dies heißt jedoch nicht, wie das Gericht erster Instanz ausgeführt hat, dass der Rat behauptet habe, dass Stabilität wichtiger sei als Wettbewerb (was er auch gar nicht hätte tun können)[12].

14. Es sei angemerkt, dass die in Erwägungsgrund 8 der Präambel der Verordnung 4056/86 genannte Rechtfertigung für die Freistellung nicht mit Erfahrungen der Kommission mit der Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 auf Linienkonferenzen begründet worden ist[13]. Die Kernfrage bei der Überprüfung der Verordnung lautet daher, ob angesichts der aktuellen Marktlage die in der Verordnung 4056/86 genannte Rechtfertigung für die Preisfestsetzung und die Regulierung des Angebots durch Linienkonferenzen (nach wie vor) Gültigkeit besitzt. Sollte dies nicht der Fall sein, bestünde nämlich kein Grund mehr für die Gruppenfreistellung, die dann entweder außer Kraft gesetzt oder abgeändert werden müsste. Deshalb wurden die Beteiligten aufgefordert, objektiv gerechtfertigte Gründe für eine weitere Freistellung vorzubringen.

15. Die Anhörung hat gezeigt (wie in der Anlage ausführlicher erläutert wird), dass die vier kumulativen Bedingungen für die Freistellung der Preisfestsetzung und der Angebots- und Marktregulierung durch die Linienkonferenzen offensichtlich nicht mehr erfüllt sind. Es gibt keinen triftigen ökonomischen Grund, der dafür spricht, dass die Annahmen, mit denen die Gruppenfreistellung bei ihrer Verabschiedung im Jahr 1986 begründet wurde, heute die vier Bedingungen des Artikels 81 Absatz 3 EG-Vertrag noch erfüllen.

3. SONSTIGE FORMEN DER ZUSAMMENARBEIT ZWISCHEN HANDELSSCHIFFAHRTSUNTERNEHMEN

3.1. Einleitung

16. Konferenzen sind nicht die einzige Form, in der Handelsschifffahrtsunternehmen organisiert sind. Liniendienste können auch von Konsortien und Allianzen erbracht werden. Die Tätigkeiten von Konsortien sind gemäß Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag unter bestimmten, in der Verordnung 823/2000 genannten Voraussetzungen freigestellt. Die Reedereien könnten ihr Frachtgeschäft auch zusammenlegen; der Zusammenschluss wäre dann nach den nationalen Kartellvorschriften oder der EG-Fusionskontrollverordnung zu prüfen.

3.2. "Discussion Agreements"

17. Eine andere denkbare Form der Zusammenarbeit im Handelsschifffahrtsverkehr auf den Routen aus und nach Europa wären die so genannten „Discussion Agreements". Diese Vereinbarungen, die vor allem auf den US-amerikanischen Routen und den Routen von und nach Australien praktiziert werden[14], sind mehr oder weniger Rahmenvereinbarungen, mittels derer Reedereien, die Mitglied einer Linienkonferenz sein können oder auch nicht, ihr Wettbewerbsverhalten in Bezug auf Frachtraten und andere Beförderungsbedingungen flexibel untereinander abstimmen können. Umfang und Inhalt der Vereinbarungen können variieren. In der Regel kommt es dabei auch zum Austausch sensibler Geschäftsdaten zwischen Wettbewerbern, weshalb bei diesen Vereinbarungen die ständige Rechtsprechung des Gerichtshofs zum Datenaustausch zu beachten ist. Wie in den USA gesehen, sind die „Discussion Agreements" aufgrund ihrer per se flexiblen Handhabung auch für traditionell unabhängige Reedereien von Interesse. Daher können „Discussion Agreements" für den Wettbewerb noch schädlicher sein als Konferenzen, da sie eine wirksame Konkurrenz der Linienkonferenzen auszuschalten vermögen.

18. Andere Formen der Zusammenarbeit zwischen Reedern im Rahmen der EU Wettbewerbsregeln sind denkbar.

3.3. Der Vorschlag der European Liners Affairs Association (ELAA)

19. Die ELAA hat der Kommission einen Vorschlag für eine neue Rahmenregelung für Linienfrachtdienste zur See aus der und in die EU vorgelegt[15], der ihrer Ansicht nach die Verordnung 4056/86 ersetzen könnte[16]. Die Kommission nimmt diesen Vorschlag zur Kenntnis, möchte aber betonen, dass er nicht das Ergebnis von Verhandlungen oder einer Vereinbarung mit der Kommission ist. Er gibt lediglich wieder, was nach Ansicht der ELAA ein geeigneter Rahmen für eine Zusammenarbeit von Handelsschifffahrtsunternehmen wäre. Die Kernpunkte des Vorschlags sind[17]:

- Austausch von Daten über die Gesamtauslastung und den Marktumfang je nach Route und für den gesamten Verkehr zwischen jeweils zwei Regionen/Zonen zwischen den Reedereien und deren Erörterung (Zusammenstellung der Daten mit einmonatiger Verzögerung),
- Erörterung und Einschätzung der Güterentwicklung je nach Route (anhand von mit einmonatiger Verzögerung gesammelter Daten),
- Erörterung und Bewertung der Angebots- und Nachfragedaten je nach Route/Transportgut; Veröffentlichung der Nachfrageprognosen je nach Route und Transportgut,

– Unterrichtung der Reedereien über ihre Marktanteile je nach Route, Region und Hafen (Zusammenstellung der Daten mit einmonatiger Verzögerung),

– Veröffentlichung der Preisindizes je nach Art der Ausrüstung (mit Kühlaggregat, Trockenlagerung) und/oder Route (Zusammenstellung mit vierteljährlicher Verzögerung),

– Festlegung der Aufschläge und Nebenkosten anhand von öffentlich zugänglichen transparenten Berechnungsformeln, deren Einzelheiten mit den Verladern erörtert würden.

3.4. Erste Kommentare zu dem ELAA-Vorschlag

20. Die Kommission begrüßt die Bereitschaft der Reedereien, über eine künftige Neuorganisation der Linienfrachtgutbeförderung nachzudenken, die von dem bisherigen Konferenzsystem abrückt. Aus der Branche selbst war zu hören, dass es den Handelsschifffahrtsunternehmen gar nicht mehr so sehr um die in der Verordnung 4056/86 freigestellten Tätigkeiten geht (d.h. Festsetzung von Preisen und Angebots- und Marktregulierung), sondern eher um die Gespräche „drumherum". Deshalb versteht es sich von selbst, dass jede neue Rahmenregelung für eine Zusammenarbeit zwischen Handelsschifffahrtsunternehmen sorgfältig auf ihre Vereinbarkeit mit den EG-Wettbewerbsregeln hin geprüft werden muss.

21. Die Kommission ist sich darüber im Klaren, dass sich die Mitglieder der Konferenz an Praktiken gewöhnt haben, die nach den EG-Wettbewerbsregeln normalerweise untersagt sind. Diese Vorzugsbehandlung erschwert Einigen von ihnen die Anpassung an eine Situation, in der sie wie in jeder anderen Branche auch die üblichen EG-Wettbewerbsregeln einhalten müssen. Aus geschäftlicher Sicht ist daher verständlich, wenn die Reedereien versuchen, das derzeitige System „sanft" auslaufen zu lassen oder zumindest durch ein anderes System zu ersetzen, das der derzeitigen Regelung nahe kommt und das ihre vermeintliche Sonderstellung am besten widerspiegelt. Dies sollte jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass jede fortgesetzte Sonderbehandlung der Linienhandelsschifffahrtsbranche im Vergleich zu anderen kapitalintensiven Branchen mit hohen Fixkosten und Nachfrageschwankungen (wie z.B. der Luftverkehr) stichhaltig begründet werden muss. Darüber hinaus müssen die Auswirkungen einer Alternativregelung auf die gesamte Branche berücksichtigt werden, d.h. nicht nur die Interessen der Mitglieder der Linienkonferenzen, sondern auch diejenigen ihrer Wettbewerber (d.h. der unabhängigen Reedereien), ihrer Kunden (der Verlader) und der Endabnehmer. Die ELAA hat betont, der Vorschlag sei für die gesamte Branche und deren Kunden von Nutzen. Die Kommission würde daher gern die Meinung aller betroffenen Kreise zu den verschiedenen Punkten des Vorschlags in Erfahrung bringen, vor allem die von Verladern, Vereinigungen wie dem European Shippers Council und Reedereien.

3.5. Schlussfolgerung

22. Bei einer Aufhebung der gegenwärtigen Freistellung der Praxis der Preisfestsetzung und Kapazitätenregulierung wären die Linienkonferenzen auf Routen in die und aus der EU im Sinne der Verordnung 4056/86 mit Artikel 81 EG-Vertrag unvereinbar[18]. In diesem Fall stellt sich die Frage, welches andere EU-Rechtsinstrument benötigt wird, das in Bezug auf die Anwendbarkeit von Artikel 81 auf andere Formen der Zusammenarbeit bei der Linienfrachtgutbeförderung zur See eine Orientierungshilfe gibt. Selbstverständlich würden die Notwendigkeit und die Form eines solchen Rechtsinstruments in starkem Maße vom Inhalt der geplanten Rahmenregelung für

die Zusammenarbeit abhängen. Vor allem ist es wichtig zu wissen, ob damit Wettbewerbsbeschränkungen im Sinne von Artikel 81 Absatz 1 EG-Vertrag verbunden sind und wenn ja, ob die Voraussetzungen für eine Freistellung gemäß Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag gegeben sind.

23. Die Kommission würde gern wissen, ob Dritte einen neuen Rechtsrahmen zur Regelung der Zusammenarbeit zwischen Linienseefrachtunternehmen für notwendig halten und wenn ja, welche Form dieses Rechtsinstrument ihrer Ansicht nach haben sollte.

4. KABOTAGE UND TRAMPDIENSTE

24. Gemäß Artikel 32 Buchstaben a) und b) der Verordnung 1/2003 gelten die Durchführungsbestimmungen zu den EG-Wettbewerbsregeln nicht für internationale Trampdienste im Sinne von Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a) der Verordnung 4056/86 und Seeverkehrsdienstleistungen, die ausschließlich zwischen Häfen ein und desselben Mitgliedstaates erbracht werden (Kabotage -Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung 4056/86) [19,20].

25. Wie in der Anlage ausführlicher dargelegt ist, wurde kein glaubhaftes Argument vorgebracht, weswegen für diese Dienste andere Durchführungsbestimmungen gelten sollten als für alle anderen Wirtschaftssektoren. Es wurde auch nicht näher erläutert, welche nachweislich nachteiligen Folgen sich hieraus für die Branche ergeben könnten. Die Kommission schlägt daher vor, die allgemeinen Durchführungsbestimmungen der Verordnung 1/2003 auch auf Kabotage- und Trampdienste im Bereich des Seeverkehrs anzuwenden. Um der Trampindustrie zu helfen ihre „pool agreements“ korrekt zu bewerten, zieht die Kommission in Erwägung, die Industrie in angemessener Form zu beraten.

5. TECHNISCHE VEREINBARUNGEN

26. Nach Artikel 2 der Verordnung 4056/86 dürfen Anbieter von Transportleistunngen zur See Vereinbarungen schließen, die ausschließlich technische Verbesserungen oder eine technische Zusammenarbeit bezwecken oder bewirken. Derartige Vereinbarungen fallen nicht unter Artikel 81 Absatz 1 EG-Vertrag. In der Vorschrift werden einige Beispiele genannt, z.B. Vereinbarungen über Normen oder Typen für Schiffe und sonstige Ausrüstungsgegenstände und die Abstimmung von Fahrplänen auf Anschlussrouten.

27. Diese Ausnahmebestimmung hat, wie auch der Gerichtshof befand, rein deklaratorischen Charakter (siehe hierzu die ausführlicheren Erläuterungen in der Anlage). Deshalb wird vorgeschlagen, sie zu streichen, wie dies der Rat zu Beginn dieses Jahres bereits für den Luftverkehr getan hat.

6. RECHTSKOLLISION

28. Artikel 9 der Verordnung 4056/86 schreibt vor, wie zu verfahren ist, wenn die Verordnung mit den gesetzlichen Vorschriften eines Drittlandes kollidiert. In diesem Fall ist die Kommission aufgerufen, die zuständigen Behörden in den betreffenden Staaten zu konsultieren und sich gegebenenfalls vom Rat zur Aufnahme von Verhandlungen ermächtigen zu lassen. Diese Bestimmung wurde seinerzeit deshalb in die Verordnung 4056/86 aufgenommen, weil man der Ansicht war, dass aufgrund der Besonderheiten des internationalen Seeverkehrs die Anwendung der Verordnung

4056/86 zu Kollisionen mit den Rechts- und Verwaltungsvorschriften einzelner Drittländer führen und abträgliche Folgen für wichtige handels- und schifffahrtspolitische Interessen der Gemeinschaft haben könnte (siehe *Erwägungsgrund 15* der Verordnung).

29. Wie den Ausführungen in der Anlage zu entnehmen ist, ist es bisher noch nie zu einer Rechtskollision gekommen und es ist unwahrscheinlich, dass dieser Fall eintritt, selbst wenn die Gruppenfreistellung von Linienkonferenzen vollständig außer Kraft gesetzt wird. Somit gibt es eigentlich keinen Grund, an dieser Vorschrift festzuhalten.

7. SCHLUSSFOLGERUNGEN

30. Aus obigen Ausführungen ergeben sich folgende Schlussfolgerungen:

(a) *Ist angesichts der aktuellen Marktlage die generelle Freistellung der Praxis der Preisfestsetzung sowie der Angebots- und Marktregulierung im Rahmen von Linienkonferenzen gemäß Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag nach wie vor gerechtfertigt?* Nein. Es gibt keinen triftigen ökonomischen Grund, der dafür spricht, dass die Annahmen, mit denen die Gruppenfreistellung bei ihrer Verabschiedung im Jahr 1986 begründet wurde, heute vor dem Hintergrund der vier Bedingungen des Artikels 81 Absatz 3 EG-Vertrag noch zutreffen. Die Kommission zieht daher in Erwägung, die Gruppenfreistellung für die Linienkonferenzen aufzuheben.

(b) *Würde die Kommission vorschlagen, die Gruppenfreistellung durch ein anderes Rechtsinstrument für Linienschifffahrtsdienstleistungen, die auf Handelsrouten zu und von der EU anwendbar sind, zu ersetzen?* Die Kommission wird die maßgeblichen Vorschläge der Industrie und die Kommentare der Anspruchsberechtigten beurteilen, mit dem Ziel eine Position bezüglich eines alternativen Kooperationsrahmens zwischen Linienschifffahrtsgesellschaften einzunehmen. Dies wird mit Hilfe eines angemessenen Rechtsmittels geschehen. ELAA hat bereits konkrete Vorstellungen bezüglich eines solchen Rahmens vorgelegt. Bevor die Kommission in Bezug auf diese Konzepte eine Position einnehmen wird, möchte sie interessierte Dritte einladen ihre Stellungnahmen einzureichen, sowie alternative Möglichkeiten anzubieten.

(c) *Ist es immer noch berechtigt, dass Tramp- und Kabotagedienste vom Anwendungsbereich der Durchführungsbestimmungen der Verordnung 1/2003 ausgenommen werden?* Es wurde kein glaubhaftes Argument vorgebracht, weswegen für diese Dienste andere Durchführungsbestimmungen gelten sollten als für alle anderen Wirtschaftssektoren. Es wurde auch nicht näher erläutert, welche nachteiligen Folgen sich hieraus für die Branche nachweislich ergeben könnten. Die Kommission zieht daher in Erwägung, die allgemeinen Durchführungsbestimmungen der Verordnung 1/2003 auch auf Kabotage- und Trampdienste im Bereich des Seeverkehrs anzuwenden. Die Kommission wird die Trampindustrie in angemessener Form hinsichtlich der Anwendung der Wettbewerbsregeln in ihrem Sektor beraten.

(d) *Gibt es einen vernünftigen Grund, weshalb die Ausnahmeregelung für rein technische Vereinbarungen beibehalten werden sollte?* Die in Artikel 2 der Verordnung 4056/86 enthaltene Ausnahmebestimmung betreffend technische Vereinbarungen hat, wie auch der Gerichtshof befand, rein deklaratorischen Charakter, weshalb die Kommission in Erwägung zieht, sie zu streichen, wie dies der Rat zu Beginn dieses Jahres bereits für den Bereich des Luftverkehrs getan hat.

(e) *Gibt es einen vernünftigen Grund, weshalb die Kollisionsvorschrift in der Verordnung 4056/86 beibehalten werden sollte?* Es ist es bisher noch nie zu einer Rechtskollision gekommen und es gibt eigentlich keinen Grund, an dieser Vorschrift festzuhalten. Bevor die Kommission in dieser Frage jedoch endgültig Stellung bezieht, möchte sie die Meinung Dritter, vor allem ihrer internationalen Partner, zur Notwendigkeit einer Kollisionsvorschrift einholen.

8. VORGESCHLAGENE MAßNAHMEN

31. Die Kommission schlägt daher folgende Maßnahmen vor:

- die Aufhebung der materiellrechtlichen Vorschriften der Verordnung 4056/86 in Erwägung zu ziehen, vor allem der Gruppenfreistellung von Linienkonferenzen und der Vorschrift über technische Vereinbarungen,
- Untersuchung der Frage, ob die Verordnung 4056/86 durch ein anderes Rechtsinstrument ersetzt werden sollte, und ggf. Vorlage eines entsprechenden Vorschlags, wobei auch die Konkurrenzposition der EU Linienschifffahrtsindustrie in einem globalen Zusammenhang mit einbezogen werden,
- sorgfältige Prüfung des ELAA-Vorschlags unter Berücksichtigung der von dritter Seite eingegangenen Kommentare, sowie von anderen Vorschlägen, die von der Industrie oder anderen interessierten Parteien eingereicht werden könnten,
- Änderung der Verordnung 1/2003 dahingehend, dass die Nichtanwendbarkeit auf Kabotage- und Trampdienste gestrichen wird,
- sorgfältige Prüfung der Frage, ob es Gründe für die Beibehaltung der Kollisionsvorschrift gibt,

9. AUFFORDERUNG ZUR ÜBERMITTLUNG VON KOMMENTAREN

32. Die Kommission fordert die Mitgliedstaaten sowie alle sonstigen Institutionen und betroffenen Kreise auf, ihre Kommentare zu dem Weißbuch innerhalb von zwei Monaten ab seiner Veröffentlichung an folgende Anschrift zu übermitteln:

Per Post:

Generaldirektion Wettbewerb
Europäische Kommission
Referat D2 (Verkehr)
Weißbuch zur Überprüfung der Verordnung zum Seeverkehr
Rue Joseph II 70, 2/237
1049 Brüssel

Per E-Mail:

COMP-D2-REVIEW4056@cec.eu.int

Anlage: Hintergrundpapier

[1] Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 des Rates vom 22. Dezember 1986 über die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages auf den Seeverkehr, ABl. L 378 vom 31.12.1986, S. 24, zuletzt geändert durch die Verordnung 1/2003 vom 16. Dezember 2002 (ABl. L 1 vom 4.1.2003, S. 1).

[2] Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates vom 16. Dezember 2002 (ABl. L 1 vom 4.1.2003, S.1).

[3] SN 100/1/100.

[4] Bericht des OECD Sekretariats vom April 2002, Competition policy in liner shipping, S. 80-88, abrufbar unter http://www.oecd.org/dataoecd/13/46/2553902.pdf.

[5] Beratender Ad-hoc-Ausschuss vom 25. März 2002.

[6] Siehe z.B. Rs. T-86/95, *Companie Générale Maritime*, Slg.2002, II-1011, Rdnrn. 254, 393 und 484.

[7] Kernbeschränkungen sind Beschränkungen des Wettbewerbs, die per se von Artikel 81 Absatz 1 EG-Vertrag erfasst werden und in aller Regel die Voraussetzungen für eine Freistellung gemäß Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag nicht erfüllen.

[8] Siehe Entscheidungen der Kommission vom 14. November 2002 in den Sachen TAA, EATA und TACA (ABl. L 26 vom 31.1.2003, S. 53) und Pressemitteilung IP/02/1677 der Kommission vom 14.11.2002.

[9] Siehe Entscheidungen der Kommission vom 14. November 2002 in den Sachen TAA, EATA und TACA (ABl. L 26 vom 31.1.2003, S. 53) und Pressemitteilung IP/02/1677 der Kommission vom 14.11.2002.

[10] Verbundene Rs. T-191/98 und T-212/98 bis T-214/1998, *TACA*, Slg. 2003, noch nicht veröffentlicht, Rdnr. 568.

[11] Siehe implizit hierzu Rs. T-17/93, Matra, Slg. 1994, II-595, Rdnr. 139, und Rs. 26/76, Metro (I), Slg. 1977, 1875, Rdnr. 43.

[12] Rs. T-395/94, *TAA*, Slg. 2002, II-00875, Rdnr. 156.

[13] Vgl. hierzu die Verordnung (EG) Nr. 823/2000 zu Konsortien (ABl. 100 vom 20.4.2000, S. 24), die Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 zu Kraftfahrzeugen (ABl. 203 vom 1.8.2002, S. 30) und die Verordnung (EG) Nr. 2790/1999 zu vertikalen Vereinbarungen (ABl. L 336 vom 29.12.1999, S. 21), in denen die Kommission ausdrücklich auf die gewonnenen Erfahrungen verweist, die sie in die Lage versetzten, bestimmte Gruppen von Vereinbarungen zu bestimmen, von denen normalerweise davon ausgegangen werden kann, dass sie die Voraussetzungen des Artikel 81 Absatz 3 erfüllen.

[14] Eine ausführlichere Beschreibung der Situation in diesen Gebieten findet sich in der Anlage zu diesem Papier.

[15] Linienfrachtdienste werden von der ELAA in ihrem Vorschlag definiert als „regelmäßige, auf einer oder mehreren bestimmten Routen zwischen Häfen gemäß im voraus veröffentlichten Fahrplänen und Abfahrtzeiten durchgeführte Beförderung von Gütern, die jedem Verkehrsnutzer gegen Bezahlung auch bedarfsweise zugänglich ist, einschließlich Nebentätigkeiten“ (vgl. Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung 823/2000).

[16] ELAA-Vorschlag vom 6 August 2004, abrufbar unter: http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/maritime/elaa_proposal/elaa_proposal_6_august_2004_en.pdf.

[17] Im Anhang findet sich eine ausführlichere Beschreibung des ELAA-Vorschlags.

[18] Zumindest eine Linienkonferenz, die als Gruppe von zwei oder mehr Seeschifffahrtsunternehmen definiert ist, die für die Beförderung von Ladung einheitliche oder gemeinsame Frachtraten vorsehen (vgl. Definition in Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe b) der Verordnung 4056/86).

[19] Die Verordnung (EG) Nr. 1/2003 ersetzt seit 1. Mai 2004 die verfahrensrechtlichen Bestimmungen der Verordnung 4056/86. Der Ausschluss von Kabotage- und Trampdiensten vom Anwendungsbereich der Verordnung 4056/86 hat daher im Grunde seit 1. Mai 2004 seine praktische Bedeutung verloren.

[20] Um keine Missverständnisse aufkommen zu lassen - die materiellrechtlichen Vorschriften (Artikel 81 und 82 EG-Vertrag) gelten selbstverständlich auch für diese Leistungen. Der Ausschluss beschränkt sich auf die *Durchführungs*bestimmungen, mit anderen Worten – die Verordnung (EG) Nr. 1/2003 ist auf Tramp- und Kabotagedienste nicht anwendbar.